

**Tielaitos**

## **Hankasalmen ja Kauhavan taajamakuvatarkastelu**



**Tielaitoksen  
selvityksiä**

**34/1991**

**Helsinki 1991**

**Tiehallitus  
Kehittämiskeskus**

Tielaitoksen selvityksiä  
34/1991

**Hankasalmen ja Kauhavan  
taajamakuvatarkastelu**

**Tielaitos**  
Tiehallitus, Kehittämiskeskus

Helsinki 1991

ISBN 951-47-4978-2  
ISSN 0788-3722  
TIEL 3200032  
Valtion painatuskeskus  
Helsinki 1991

Julkaisua myy  
Tiehallitus, painotuotevarasto

**Tielaitos**  
Tiehallitus  
Opastinsilta 12 A  
PL 33  
00521 HELSINKI  
Puh. vaihde (90) 1541

Asiasanat taajamatie, taajamakuva

## Tiivistelmä

Julkaisu on osa laajempaa tarkastelua koskien Hankasalmen ja Kauhavan taajamateiden parantamisen vaikutuksia taajamakuvaan. Vuonna 1986 laadittiin rakennustöiden toteuttamista edeltävän tilanteen arvio. Tämä julkaisu sisältää tiivistelmän aiemmasta tarkastelusta sekä selvityksen kahden suunnitelman toteutumisen ja taajamakuvallisten vaikutusten eroista. Lisäksi on arvioitu tielaitoksen taajamatieohjeen 1984 vaikutusta tehtyihin ratkaisuihin ja ohjeiden taajamakuvallista merkitystä.

Hankasalmen taajamakuvan muutoksessa on oleellista, että koko tietilan suunniteltu parantaminen ei ole toteutunut yksityisten tonttien osalta. Hankasalmella on tiehankkeen jälkeen laadittu ympäristöhoitosuunnitelma, jossa annetaan suosituksia taajamakuvan kehittämiseksi koko keskustan alueella. Hankasalmella on näin ollen edellytyksiä taajamakuvan parantamiseen tulevaisuudessa.

Kauhavan taajamakuvan muutoksessa on oleellista koko tietilan uudistuminen suunnitelman mukaisesti. Toisaalta Kauhavalla rakentaminen muuttaa keskustan taajamakuvaan oleellisesti.

Taajamatieohje on ollut hyvä apu liikennetilan jäsentämisessä, kun taas taajamakuvan parantamisen kokonaisvaltaiseen tarkasteluun se ei ole antanut riittävää tukea.

## Sammanfattning

Publikationen ingår i en mera omfattande bedömning av de konsekvenser förbättringen av tätortsvägar i Hankasalmi och Kauhava haft på stadsbilden. År 1986 analyserades läget innan förbättringen genomfördes. En sammanfattning av denna tidigare analys ingår i denna publikation. Därtill utreds skillnaderna mellan de båda projekten och deras effekter på stadsbilden. Vägverkets riktlinjer för tätortsvägar av år 1984 låg till grund för projekten; riktlinjernas inverkan på projekten och stadsbildsmässiga roll bedöms.

Väsentligt för förändringarna i Hankasalmi stadsbild är att den planerade förbättringen av hela vägmiljön inte förverkligats på tomter i privat ägo. Efter projektet gjordes en miljövårdsplan för Hankasalmi, som innefattar rekommendationer för utvecklande av stadsbilden i hela centrum. Det är sålunda möjligt att förbättra Hankasalmi stadsbild i framtiden.

I Kauhava förnyades hela vägmiljön som planerat, men å andra sidan har ny bebyggelse lett till väsentliga förändringar av stadsbilden i centrum.

Riktlinjerna för tätortsvägar var till stor nytta i strukturering av trafikmiljön, men gav inte tillräckligt stöd för en helhetsanalys av stadsbilden och dess förbättring.



## Esipuhe

Hankasalmen ja Kauhavan taajamakuva tarkasteltiin ennen parantamisen toteuttamista 1986 osana laajempaa selvitystä taajamateiden parantamisen vaikutuksista (Tielaitos, tiehallitus 1986, s. 23). Tämän tarkastelun tavoitteena on selvittää, missä määrin taajamatien parannus on kehittänyt taajamakuva ja missä määrin taajamateiden suunnitteluohje (Tielaitos, tiehallitus 1984, s. 223) on ollut toimiva opas hyvän tuloksen saavuttamisessa. Tarkoituksena on myös saada selville puutteita ja epäkohtia suunnittelumenetelmän kehittämiseksi.

Taajamakuvan arvostus on oleellisesti kasvanut edellisen tarkasteluajankohdan jälkeen. Entistä enemmän tiedostetaan viihtyisän asuinympäristön, luonnon ja maiseman sekä paikkakunnan omaleimaisuuden arvot. Tätä taustaa vasten on ymmärrettävää, että taajamateiden suunnitteluohjeen tavoitteet taajamakuvan kehittämisessä eivät vastaa tämän päivän arvostuksia. Kun tässä tarkasteltavat parannukset suunniteltiin, ei vielä tiedostettu tarvetta kokonaisvaltaisen taajamakuvan kehittämiseksi. Tässä mielessä taajamakuvan kehittäminen on edelleenkin haastava ja tärkeä tehtävä.

Selvityksessä on käytetty lähtökohtana Suomen Kunnallisliiton julkaisun "Taajamakuva" (Kekkonen - Kukkonen 1991, s. 48) tavoitteita ja tarkastelutapoja. Tästä syystä tarkastelunäkökulma on erilainen kuin v. 1986 laaditussa selvityksessä.

Selvityksen ovat laatineet Liikennetekniikka Oy:ssä sis.arkkitehti Liisa Ilveskorpi ja hortonomi Tuula Koskinen. Kehittämiskeskuksessa työstä on vastannut arkkitehti Anders H.H. Jansson.

TIEHALLITUS  
Kehittämiskeskus

Elokuu 1991

## Sisältö

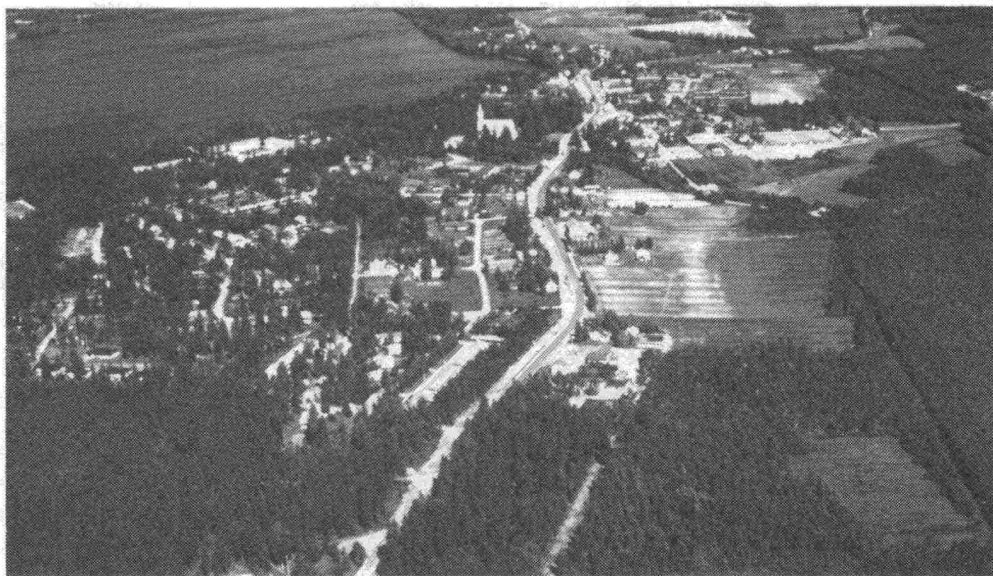
TIIVISTELMÄ  
ESIPUHE

1	HANKASALMEN TAAJAMAKUVAN KEHITYS	9
1.1	Taajamakuva 1986	9
1.2	Taajamatien parannussuunnitelma ja sen toteutuminen	10
1.3	Muut laaditut suunnitelmat	12
1.4	Taajamakuva 1991	14
2	KAUHAVAN TAAJAMAKUVAN KEHITYS	18
2.1	Taajamakuva 1986	18
2.2	Taajamatien parannussuunnitelma ja sen toteutuminen	19
2.3	Muut laaditut suunnitelmat	21
2.4	Taajamakuva 1991	21
3	TAAJAMATIEN PARANNUKSEN VAIKUTUS TAAJAMAKUVAAN	24
3.1	Hankasalmi	24
3.2	Kauhava	24
4	JOHTOPÄÄTÖKSET	26
5	KIRJALLISUUSLUETTELO	27

## 1. Hankasalmen taajamakuvan kehitys

### 1.1 Taajamakuva 1986

Hankasalmi sijaitsee itäisessä Keski-Suomessa, Kuuhankaveden ja Hankaveden välissä, tien ja vesistön solmukohdassa. Maisemakuvaa hallitsee vesistön ja kirkonseudun lisäksi kirkonkylän itäpuolella kohoava, vanhaa asutuskulttuuria edustava Hankamäki. Kylä syntyi alunperin kirkon ympärille muuttuen vähitellen nauhamaiseksi, ja sijoittuen kylää halkovan taajamatien varteen. Keskustan painopiste on siirtynyt kirkonmäkeä pohjoisemmaksi, nauhamainen rakenne on silti säilynyt. Myöhemmin on Hankasalmelle kehittynyt myös muita alueellisia keskuksia. Taajaman asukasluku on noin 1000 henkeä.



*Kuva 1: Hankasalmen taajamarakenne on nauhamainen, keskusta on siirtynyt kirkonmäeltä edemmäs.*

Vuoden 1986 taajamakuvaselvityksen mukaan hyviä, säilytettäviä piirteitä ovat selkeät taajamaan tulon porttikohdat, luonnonympäristö, puurivit ja yksittäispuut, vaihteleva maisema pitkin näkymineen, rakentamaton ranta sekä kirkon seudun eheys. Taajamakuvaa heikentävät maalaistyyliin kirkonkylään huonosti sopivat uudet rakennukset, katuja rajaavan kasvuston puuttuminen sekä keskustan liikenteellinen ja tilallinen jäsentymättömyys.



## 1.2 Taajamatien parannussuunnitelma ja sen toteutuminen

### Taajamatien parannussuunnitelma

Taajamatien parannussuunnitelman tavoitteena on ollut kevyen liikenteen erottaminen autoliikenteestä, ajonopeuksien alentaminen, tonteilleajon selkeyttäminen, lyhytaikaisen asiointipysäköinnin järjestäminen, kasvillisuuden säilyttäminen ja lisääminen. Suunnitelma valmistui vuonna 1983.

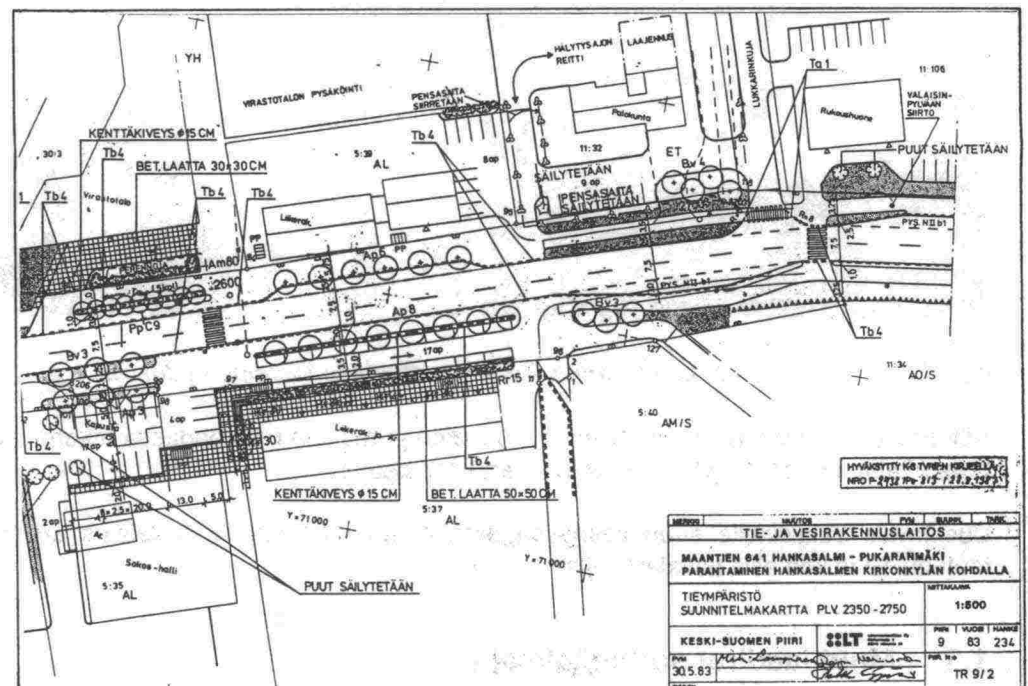
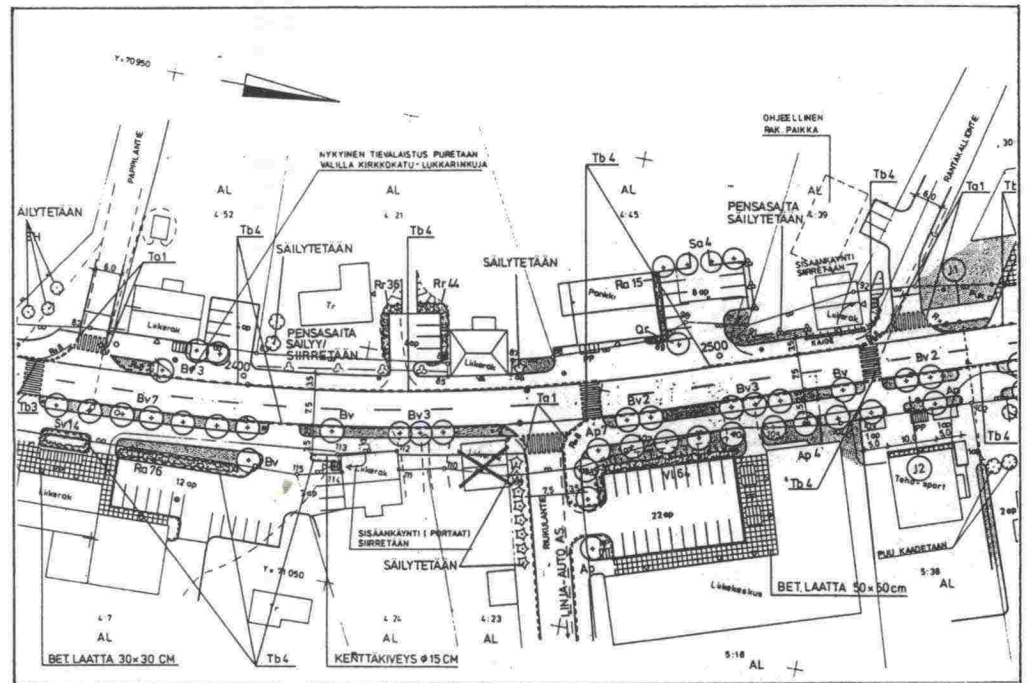
Parannussuunnitelma on laadittu keskustajaksolla seinästä - seinään periaatteella kattaen myös varsinaisen liikennealueen ulkopuolisia alueita. Suunnitelman jaksotuksen lähtökohtina olivat silloiset luontaiset taajaman porttikohdat.

Tie on suunnitelmassa säilytetty 7 m levyisenä, eikä tien linjausta ole muutettu. Keskustaosuudella 3 m levyinen yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä on sijoitettu tien molemmin puolin. Reuna-alueella kevytliikenne on yksipuoleinen. Pysäköinti on järjestetty liikkeiden edustoille tai tonteille, ahtaissa tiloissa myöskin ajoradan viereen pysäköintitaskuihin. Keskustan sisäinen porttikohta on suunnitelmassa merkitty osittain purettavaksi.

Tieympäristösuunnitelma tukee tietilan jäsentelyä. Liikennealue on ahdas ja sille on voitu osoittaa vain vähän tieympäristöllisiä toimenpiteitä. Tästä johtuen tilajakoon oleellisesti vaikuttavia istutuksia ja kiveyksiä osoitettu yksityisille tonteille. Välikaistat on merkitty nurmetettaviksi ja niihin istutettaviksi koivurivit keskustaosuudella. Välikaistan ollessa kevyen liikenteen ulkoreunalla, käytetään vaahteraa. Kapeat kaistat on suunnitelmassa kivetty kenttäkivin.

Pysäköintialueiden sivuille ja liikerakennusten edustoille on suunniteltu istutettavaksi puolikorkeita pensaita tiheänä massana sekä muutamia runkopuita. Olemassa olevaa kasvillisuutta, mm. porttikohtien suuria puita ja pensasaitoja, on suunnitelmaan merkitty säilytettäväksi. Liikkeiden edustojen betonikivikiveyksillä on erotettu varsinainen liikenne ja pysäköinti muusta toiminnasta. Näin on saatu laajat asfalttipinnat katkaistua. Kadun valaistus on esitetty uusittavaksi keskustajaksolla. Liikkeiden edustoille on suunniteltu pyörätelineiden paikat.

Suunnittelu tapahtui ajankohtana, jolloin tielaitoksen taajamateiden suunnittelua koskeva ohje oli juuri ilmestynyt ja edustaa näin ollen ensimmäisiä tämän ohjeen perusteella laadittuja taajamatiesuunnitelmia. Ratkaisuissa on huomioitu ohjeita tilojen jäsentelyperiaatteista, mitoituksesta, pysäköinnin järjestelyistä sekä istutusten käytöstä tilaa jäsentävinä aiheina.



*Kuva 2:*

*Taajamatien ympäristösuunnitelma.*



### Parannussuunnitelman toteutuminen

Suunnitelma on toteutettu vuosina 1989-90. Työ tehtiin sekä tienrakennuksen että tiealueen vihertöiden osalta TVH:n omana työnä. Suunnitelma on toteutunut tien ja kevyen liikenteen rakentamisen osalta lähes sellaisenaan lukuunottamatta yhtä ajoa ohjaavaa saareketta kevyen liikenteen ja paikoitustilan välissä. Samoin liikennealueen ja suurelta osin myös kiinteistöjen paikoitus on toteutunut. Paikoitusruutuja ei ole maalattu näkyviin. Tieympäristösuunnitelma on toteutunut liikennealueella kokonaan. Kaikilla tonteilla suojaistutukset on jätetty istuttamatta tai korvattu nurmetuksella. Lähes kaikki kiveykset on korvattu asfaltilla. Muutama säilytettäväksi aiotuista yksittäispuista on kaadettu.



Kuva 3: Toteutunut tilanne. Toteutumatta ovat liikkeiden edustilat.

Vihertöiden viimeistely on jätetty esim. nurmikon ja asfaltin rajakohdassa tekemättä. Suunnitelmaan ei liittynyt työselitystä vihertöiden osalta.

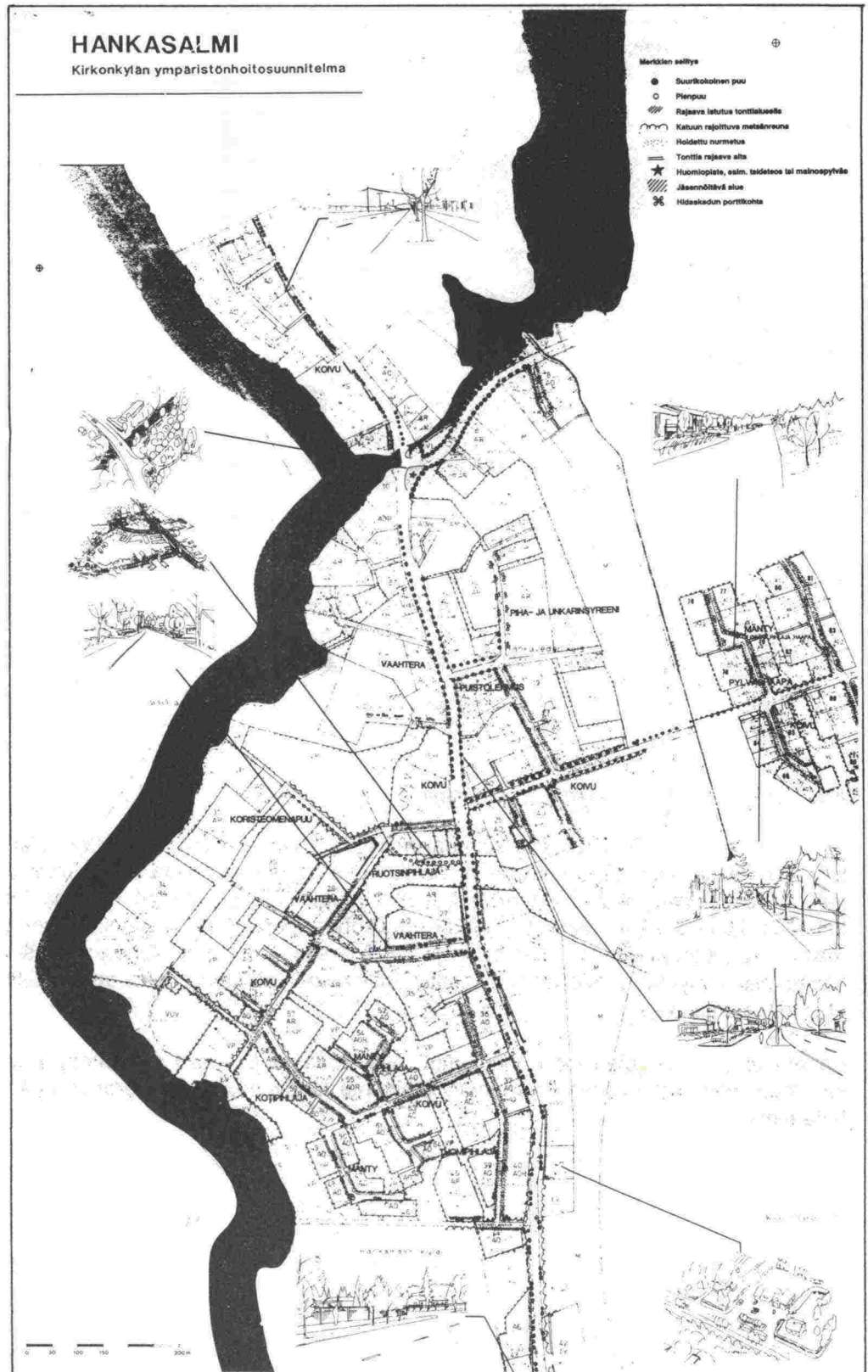
Uusittaville valaisimille suunnitelmassa ei asetettu määritelmiä. Valaistus on toteutettu 10 m korkeilla tievalaisimilla.

### 1.3 Muut laaditut suunnitelmat

Hankasalmen kunta on teettänyt 1989 ympäristöhoitosuunnitelman, joka koskee kirkonkylän lisäksi Asemanseudun ja Niemisjärven taajamia. Suunnitelman tarkoituksena on kehittää kunnan ympäristöhoitoa kokonaisvaltaisesti pohjautuen taajaman historiaan, luonnonolosuhteisiin ja maisemakokonaisuuksiin. Työ sisältää puistojen ja tieympäristön kehittämisen suositukset, ranta-alueen käytön suunnittelun sekä toimenpiteet ympäristöhaittojen ennaltaehkäisyyn. Lisäksi tärkeimmistä kohteista on laadittu tarkemmat maisemasuunnitelmat.

Suunnitelman toteutus on ajoitettu kiireellisyysjärjestyksessä kolmeen jaksoon; vuosina 1990-92, 1993-96 ja vuoden 1996 jälkeen toteutettavat toimenpiteet.

Ensiksi toteutettaviksi kohteiksi on suositeltu mm. koulukeskuksen piha, Keskustie keskustan osuudelta (istutusten loppuun saattaminen), kirkon edusta, huoltoasemat ja Pellisen salmen rantapuisto.



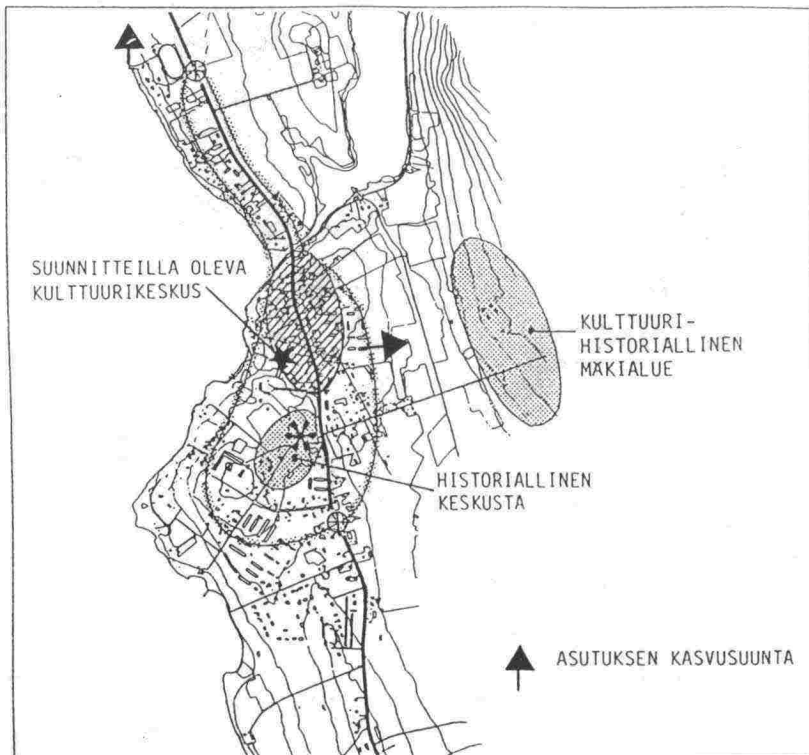
Kuva 4:

Ympäristöhoitosuunnitelman esittämät tieympäristön kehittämisen periaatteet.



## 1.4 Taajamakuva 1991

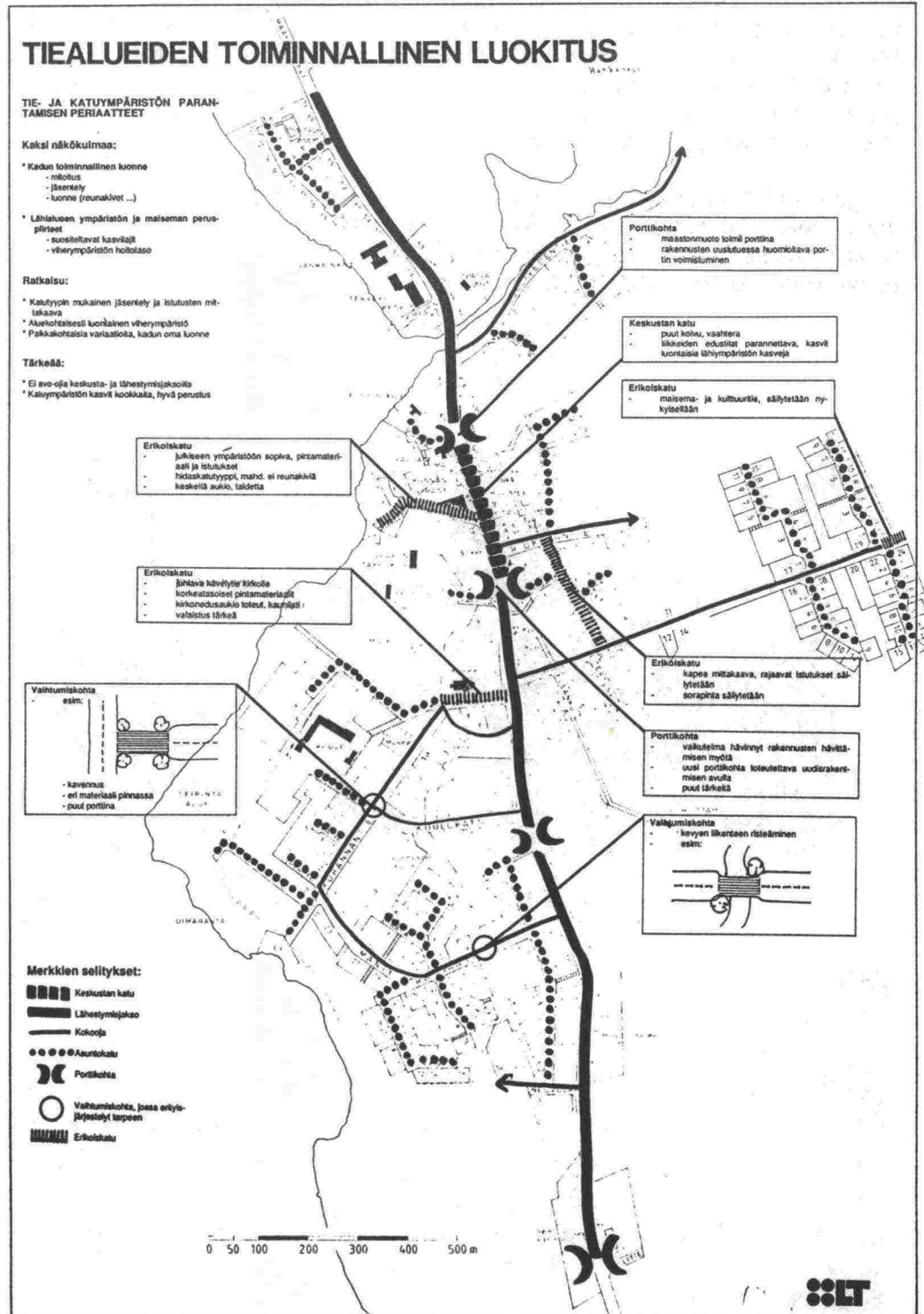
Hankasalmen asukasluku on kasvussa. Kunnan sisällä tapahtuu siirtymistä kohti kirkonkylän keskustaa. Kasvu suuntautuu Hankamäen alueelle ja taajaman pohjoiseen osaan. Varsinaisen liikekeskuksen painopiste on siirtynyt hieman etelämmäksi, kauemmaksi Pellisen salmesta. Nauhamainen rakenne on edelleen säilynyt.



Kuva 5: Hankasalmen kirkonkylän rakenne 1991.

Taajaman luonne on muuttunut kaupunkimaisempaan suuntaan. Katutilan vaikutelma on leveä. Istutetuilla koivuilla ei vielä ole saavutettu rajaavaa ja kaventavaa vaikutusta. Rakennuskannassa on tapahtunut muutoksia yksittäisten rakennusten kohdalla. Merkittävästi katutilaa muuttaa porttikohdan lopullinen häviäminen perinteistä rakennustyyliä edustaneen talon ja sen vieressä kasvaneen suuren kuusen hävittämisen myötä. Tilalle on rakennettu uusi Alkon rakennus, joka on sijoitettu etäälle taajamatiestä.

Katuverkosto ei ole oleellisesti muuttunut. Alla olevassa kuvassa on esitetty Hankasalmen ympäristöhoitosuunnitelman käsittämä katuverkko, sen hierarkia ja kehittäminen.



Kuva 6:

Tiealueiden toiminnallinen luokitus ja taajaman porttikohdat.



Reuna-alueilla välikaistojen avo-ojat ovat häiritseviä maisemakuvassa. Tien tulisi liittyä luonnollisemmin ympäristöönsä. Teollisuus- ja varastoalueiden tiehen rajoittuvat tonttialueet ovat hieman siistittyneet ympäristöhoitosuunnitelmassa suositeltujen aitojen toteuduttua. Näkymät Hankamäelle ovat säilyneet, tosin maisemaa ruumentavan huoltoasema-alueen kautta.

Taajamaan tulon porttikohdat ovat selkeät ja säilyttäneet luonteensa. Keskustan ilmettä heikentää tietilaa kaventaneen rakennuksen purkaminen. Myöskään ympäristöhoitosuunnitelmassa esitetty porttikohdan uusiminen ei ole toteutunut tarpeeksi voimakkaana (nykyään pienenä torialueena).



Kuva 7: Puolittainen porttikohta taajamatie-suunnitelman rakennuttua.



Kuva 8: Nykyinen tilanne, uusi rakennus (huom. vastakkainen katse-lusuunta verrattuna edelliseen kuvaan).



Keskustajaksolla taajamakuvaa häiritsee tilan jäsentymättömyys ja avoimuus. Kevytliikenne ei erotu tarpeeksi hyvin ajotiestä eikä paikoituksesta ja aiheuttaa pysäköintiliikenteen ohjautumisessa epäselvyyttä. Erisävyiset asfalttipinnat saavat kyläkuvan näyttämään paikatulta.

Tiehen rajautuvat tontit on rakennettu keskustassa, eikä suurta uusiutumista ole tapahtumassa. Suunnitelmissa on toteuttaa kirjasto-kulttuurikeskus etäämmälle taajamatien reunasta virastotalon viereiselle tontille Rantakalliontien vastakkaiselle puolelle. Tämä tulee levittämään nauhamaista keskustarakennetta. Taajamatien toteuttamisessa ei ole huomioitu uusien katujärjestelyjen mahdollisuutta ja vaikutusta keskustan ilmeeseen.

Kasvillisuutta on keskustassa vähän. Kasvillisuuden valinta ja sijoitus eivät perustu kokonaisvaltaisen viherilmeen tarkasteluun, koska ympäristöhoitosuunnitelma on laadittu toteuttamisen jälkeen. Kasvivalintana koivu ja vaahtera sopivat hyvin katua rajaavaksi puustoksi. Kunnantalon edustalla olevat purppuratuomet sensijaan tuntuvat ristiriitaisilta jo muutenkin ulkonäöltään poikkeavan rakennuksen edessä. 0,5 m välikaistat eivät anna riittävää kasvualustaa runkopuille.

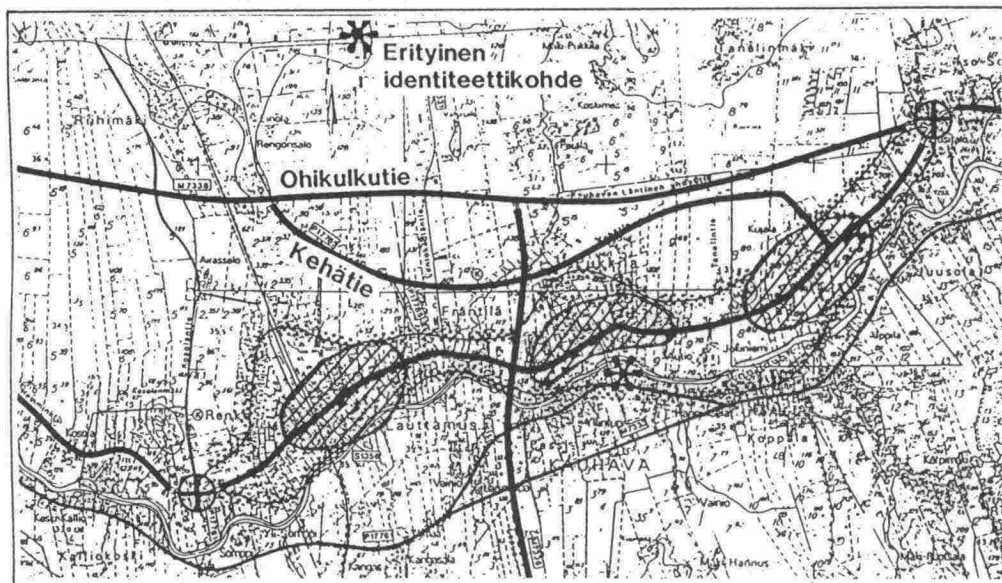
Pyörätelineet ja valaisimet ovat ainoat kadunkalusteet, bussikatoksia ei ole. Uusittu tievalaistus ei ole tuottanut taajamakuvaa parantavaa vaikutusta.

## 2. Kauhavan taajamakuvan kehitys

### 2.1 Taajamakuva 1986

Kauhava sijaitsee Etelä-Pohjanmaalla, Vaasan läänissä, Kauhavanjoen varrella. Pohjois-etelä suunnassa keskustan halkaisee Seinäjoen - Vaasan rautatie ja 70-luvulla rakennettu Lapualta tuleva yhdystie. Keskustan lähituntumassa oleva ilmasotakoulu on vaikuttanut voimakkaasti Kauhavan kehitykseen. Maisemalle leimaa antavin piirre on tasainen Pohjanmaan lakeus.

Taajama on syntynyt jokivarteen nauhamaisesti. Perinteistä taajamarakennetta on muuttanut pohjoispuolelle rakennettu kehätie ja rakenteilla oleva läntinen yhdystie. Keskus on kehittynyt pitkänomaisesti, minkä takia onkin erotettavissa kolme rakennuskeskittymää, joista keskimäinen on varsinainen taajamakeskusta. Kirkko sijaitsee joen toisella puolella, missä asutus on toistaiseksi vielä vähäistä. Kauhava muuttui kaupungiksi v. 1986.



Kuva 9: Taajaman rakenteessa on säilynyt jokiuomaa noudatteleva taajamaraitti

Taajamakuvaselvityksen 1986 mukaan omaleimaisia, maisemallisesti tärkeitä kohteita ovat mutkitteleva taajamaraitti, vanhat puutalot, yhtenäiset rakennuskokonaisuudet, luonnonympäristö, taajaman reuna-alueen koivurivit, porttikohdat, maamerkit, jokiuoma ja kirkko. Taajamakuva huonontavia piirteitä ovat tyyliin sopimattomat uudet liikerakennukset, keskustaosuuden heikko liikenteellinen jäsenitys, istutusten puute, rakennusten ränsistynyt ilme, joen näkymätön asema ja risteysalueiden ryhdittömyys.

## 2.2 Taajamatien parannussuunnitelma ja sen toteutuminen

### Taajamatien parannussuunnitelmat

Parannussuunnitelman tavoitteena on ollut kevyen liikenteen järjestäminen tien molemmiin puoliin, tonteille ajon ja asiointipysäköinnin jäsentäminen, ajonopeuden alentaminen, nykyisen kasvillisuuden ja vanhojen rakennusten säilyttäminen sekä istutusten lisääminen. Suunnitelma valmistui vuonna 1985.

Reuna- ja keskustajaksojen rajaa on suunnitelmassa korostettu tien poikileikkauksen muutoksilla. Keskustaosuudella välikaistat kapenevat. Tie levenee 7 metristä 8 metriin, muutamaa kapeaa kohtaa lukuunottamatta. Myös yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä levenevät keskustassa (3,25 - 4,25 m). Kevytliikenneväylä on suunniteltu tien molemmille puolille läntiseltä reuna-alueelta alkaen, läpi keskustan, itäisellä reuna-alueella se muuttuu yksipuoliseksi. Joen ylityksen kohdalla kevyen liikenteen väylä on linjattu tiestä erilleen. Taajamatien keskustan tasausta on suunnitelmassa laskettu, jotta kevyen liikenteen väylät olisivat pihojen tasossa. Keskustaosuudella tietä on myös oikaistu.

Pysäköintipaikkoja on esitetty etupäässä liikkeiden välittömään läheisyyteen, osittain myös kadun varteen ja yksityisille tonteille lähinnä ohjeellisesti.

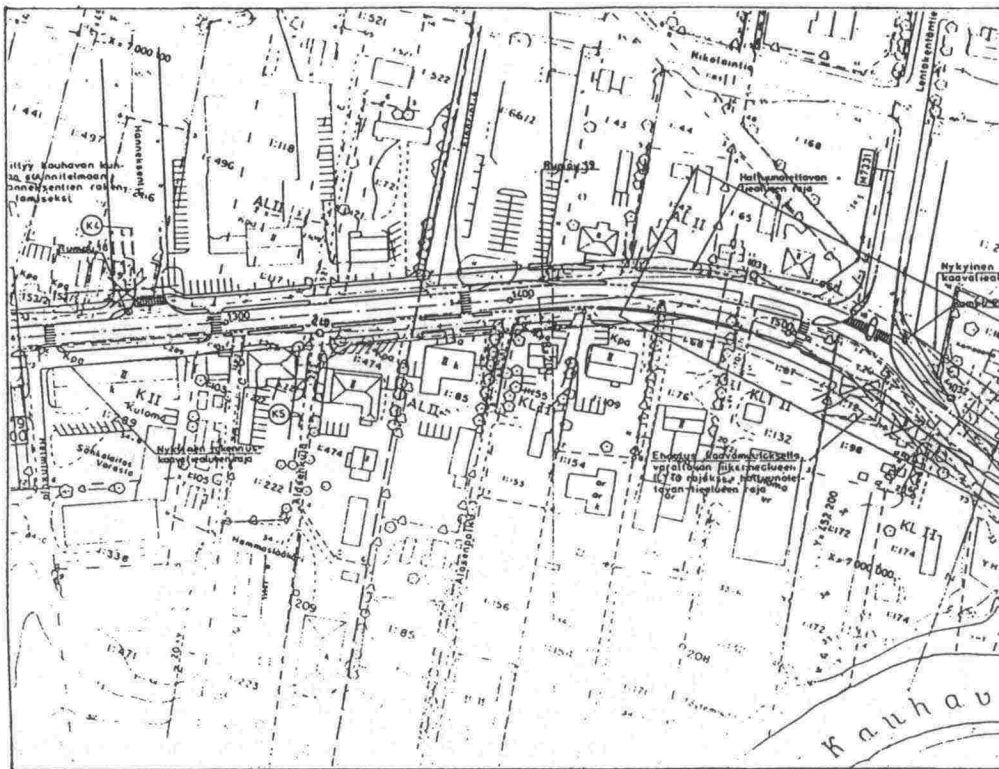
Istutuksia on tieympäristösuunnitelmassa osoitettu myös liikennealueen ulkopuolelle sekä reuna-alueella että keskustassa.

Reuna-alueiden ympäristösuunnitelmassa on tukeuduttu suurelta osin nykyiseen kasvillisuuteen, yksittäisiin puihin, puukujanteisiin ja pensasaitoihin. Lähinnä linja-autopysäkkien ympäristöä on tuettu suunnitelmassa istutuksin. Läntisen reuna-alueen leveät välikaistat on merkitty istutettaviksi puolikorkein ja korkein pensain. Puita on käytetty pieninä ryhminä kevyen liikenteen väylän ulkopuolella. Liikennealueen kapeat kohdat on esitetty kivettäväksi betonikivin.

Keskustan välikaistalle on suunniteltu yksipuoleinen lehmuskujanne ja puiden alustoille lähinnä matala tai puolikorkea pensas. Paikoitusalueet on rajattu kevyestä liikenteestä runsain puolikorkein pensain tai siirrettävien kesäkukkalaatikoiden avulla. Kapeat välikaistat on suunniteltu kivettäväksi. Suunnitelmaan on merkitty sekä säilytettävät että siirrettävät puut ja pensaats.

Valaistus on keskustajaksolla esitetty uusittavaksi. Suunnitelmassa on määritelty valaistusteho ja asennuskorkeus. Valaisintyyppiä ei ole määrätty.

Suunnitelmassa on nähtävissä kauttaaltaan taajamateiden suunnitteluohjeen suosittelomia ratkaisuja. Poikkeuksena on Lapuantien risteysalue, jonka mitoitus on väljempi kuin ohjeen suositukset.



Kuva 10: Esimerkki taajamatien parannussuunnitelmasta ja ympäristösuunnitelmasta



### Parannussuunnitelman toteutuminen

Suunnitelma on toteutettu 1987 - 88. Lapuantien risteys toteutettiin vuotta aiemmin. Tien rakentaminen sekä vihertyöt toteutettiin TVH:n omana työnä, lukuunottamatta vihertöiden työnjohtoa ja valvontaa, joista vastasi kaupunginpuutarhuri. Viheralueiden kunnossapito jää kaupungille.

Katutila ja tie, muutamia liittymäkohtia lukuunottamatta, on toteutettu suunnitelman mukaisesti, samoin tiealueella ja liikkeiden edustoilla oleva paikoitus. Yksityisille tonteille osoitettua paikoitusta ei yleensä ole toteutettu. Sekavuutta Sokoksen keskeiseen pysäköintiin on aiheuttanut suunnitteluajana paikalla ollut rakennus ja sen myöhempi purkaminen. Suunnitelma on silti toteutettu muutoksitta.

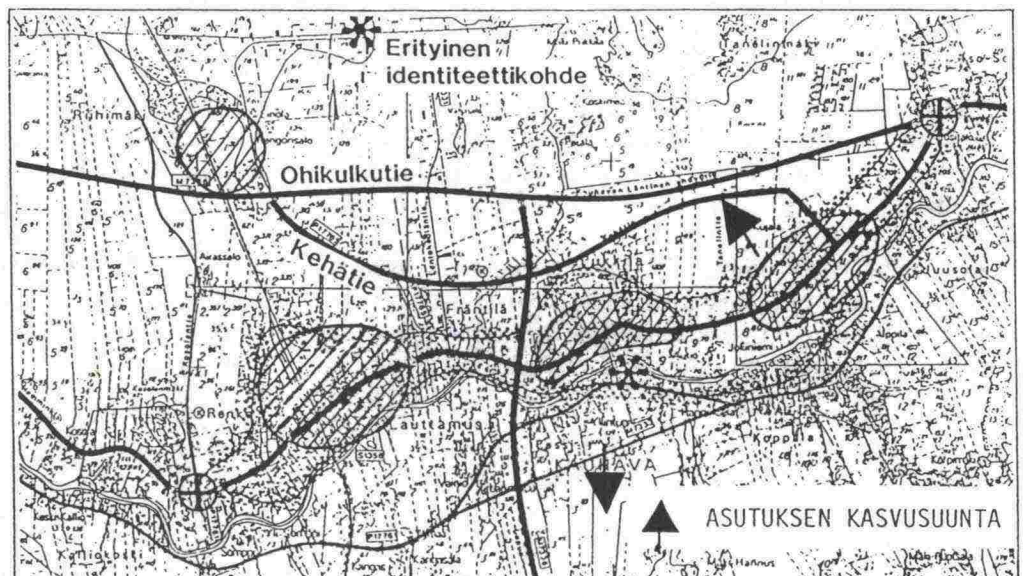
Tieympäristösuunnitelmaan on tehty muutoksia. Muutokset ovat lähinnä kasvilajien vaihtamisia tai istutusalueeseen kohdistuvia muutoksia, jotka ovat tapahtuneet tiealueen ulkopuolella. Näin on tapahtunut yksityisten tontinomistajien ja kaupungin kunnossapito-osaston toivomuksesta. Määrällisesti istutukset ovat pysyneet suunnitelmassa määritellyssä laajuudessa. Siltaympäristö on istutettu esitettyä voimakkaammin. Kukkalaatikat ovat kesäisin paikoillaan. Suunnitelmassa kiveykset oli merkitty lähinnä vain liikennealueelle ja ne on toteutettu, samoin puiden ja pensaiden siirrot. Vihertyöt on tehty viimeistellysti.

### 2.3 Muut laaditut suunnitelmat

Kauhavalla tarkastetaan parhaillaan yleiskaavaa. Työhön liittyy tieverkko-suunnitelman laadinta.

### 2.4 Taajamakuva 1991

Kaupungin asukasluku on hieman kasvanut ja on nyt n. 8600 henkeä. Taajaman kasvu liikerakentamisessa painottuu yhä enemmän Lauttamukseen, kirkon seudun jäädessä syrjään. Asutus keskittyy lähinnä Lauttamuksen keskustan lähiympäristöön, taajamatien eteläpuolelle ja kehätien tuntumaan. Teollisuus sijoittuu osittain Lapuan tien varteen, osittain radan varteen.

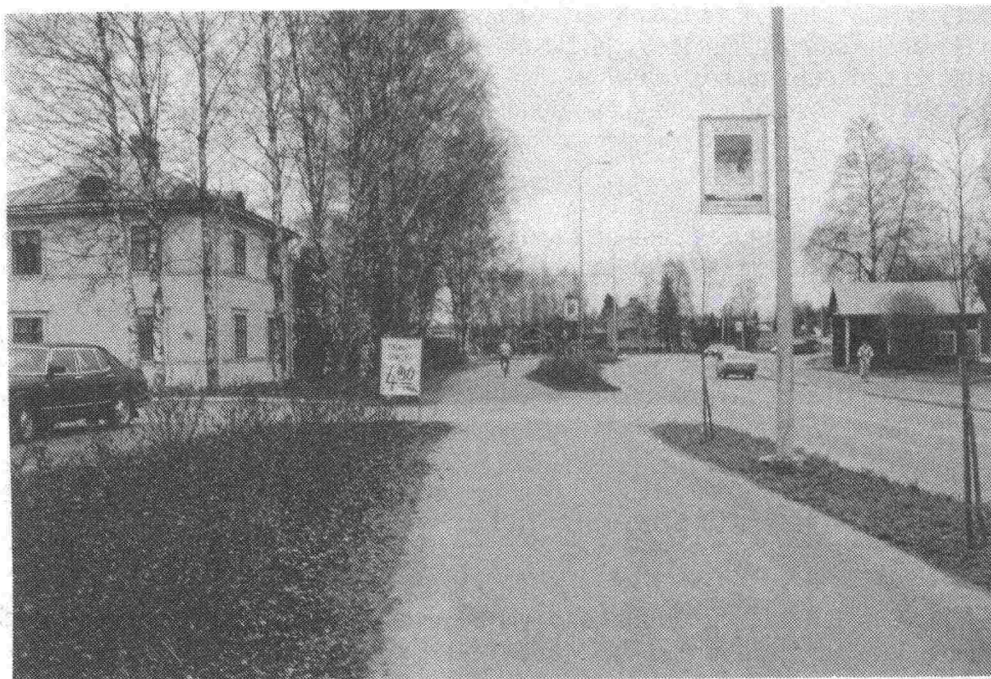


Kuva 11:

Kauhavan taajamarakenne 1991.



Keskustan rakennuskanta on uusiutunut voimakkaasti taajamatien parantamisen yhteydessä ja vielä sen jälkeenkin. Osa rakennuksista on saneerattu, mutta suurin osa on rakennettu uudelleen tiestä etäämmälle jättäen paikoitustilaa tien puolelle. Pieni osa rakennuksista on purettu kokonaan. Paikoitellen on vielä kuitenkin löydetävissä häivähdys vanhaa kylätunnelmaa.



Kuva 12: Vanhaa rakennuskulttuuria, onnistunut taajamatien oikaisu.

Katuverkosto ei ole olennaisesti muuttunut. Torin rakentuminen aikanaan kauppaitien varteen tulee muuttamaan yksittäisten katujen liikennejärjestelyjä.

Itäinen reuna-alue on taajamakuvallisesti harmoninen. Leveiden linja-autopysäkkien ja niihin liittyvien suunnitelman mukaisten matalien pensaiden kohdalla tilatunne hajoaa. Reuna-alue ei ole rakentunut taajamaan tulon porttikohtaan asti. Läntisellä reuna-alueella on luontaista puustoa itäistä vähemmän. Tämä on korvattu voimakkailla puu- ja pensasistutuksilla, mikä kokonaisuutena poikkeaa reuna-alueen muusta ympäristöstä.

Taajamaan tulon porttikohdat ovat selkeät, joskin itäinen portti hahmottuu läntistä heikommin. Taajaman sisällä ei ole erotettavissa selviä portteja, esimerkiksi keskustan ja reuna-alueen välillä. Keskustan uusiutuminen ei ole tuonut uusia porttikohtia.

Keskustajaksolla runsaat istutukset jäsentävät hyvin paikoituksen kevyestä liikenteestä, samoin välikaistan istutukset kevytliikenteen muusta liikenteestä. Epämääräisyys Sokoksen paikoitustilanteessa ja torin rakentamattomuus heikentävät taajamakuva. Lapuantien risteys maantiemäisenä jää irralliseksi muusta keskustasta.





Kuva 13: *Reuna-alueen tyypillistä puustoa. Taajamatien luonteva linjaus.*



Kuva 14: *Lapuantien risteys.*



### 3. Taajamatien parannuksen vaikutus taajamakuvaan

#### 3.1 Hankasalmi

Hankasalmen taajamatie edustaa suunnitteluohjeen mukaista suositusta tiealueen liikennetilojen jäsentelyn osalta. Ongelmaksi jäävät yksityisten liikkeiden edustat, joita ei ole toteutettu.

Taajamakuvan parantamisen suhteen suurimmat ongelmat ovat nähtävissä keskustan rakentumisessa. Kokonaisvaltainen, tiealueen parantamista tukeva kaavallinen tarkastelu on puuttunut, jolloin rakennusten purkamiset ja uudet rakennukset eivät ole tukeneet taajamakuvallisia tavoitteita vaan pikemminkin huonontaneet niitä.

Taajaman viherilmeen kehittämisessä on nähtävissä puutteita siinä, että tiealueen istutukset ovat vain tieaukkoa täydentäviä. Kokonaisvaltaisella tarkastelulla olisi saavutettu yhtenäisempi ilme ja edesautettu myös kasvien menestymistä. Ympäristönhoitosuunnitelma laadittiin tässä mielessä liian myöhään, mutta sen toteutuminen tulee parantamaan taajamakuva kokonaisuutena.

Reuna-alueilla toteutus on parantanut taajamakuva. Parannusta on lisännyt ympäristönhoitosuunnitelmassa suositeltujen epäsiistien tonttien aitaukset. Avo-ojat sopivat huonosti reuna-alueenkin ympäristökuvaan.

Sisääntulon porttikohdat ovat säilyneet ja vahvistuneet. Arvokkain sisäinen porttikohta on hävitetty.

Keskustassa liikennetila jää edelleenkin liian avoimeksi ja jäsentymättömäksi. Taajamakuva on ankea. Osasyynä on liikkeiden edustojen rakentamattomuus, osaksi kasvien ja viheralueiden niukkuus. Valaistus on mittakaavaltaan liian korkeata ja ilmeeltään maantiemäistä. Jalankulkijan viihtyvyyttä lisääviä kalusteita ei ole. Uuden ja vanhan asfaltin yhtymäkohta on epäesteettinen.

Haastatteluissa todettiin, että yksityisiä tontinomistajia ei kiinnosta liikkeiden edustojen kohennus. Kunta huolehtii vain omien kiinteistöjensä edustoista. Vihreyden niukkuus koetaan puutteeksi. Tavoitteena on ympäristönhoitosuunnitelman toteuttaminen.

#### 3.2 Kauhava

Kauhavalla taajamakuva on kokemassa suuren muutoksen rakennuskannan uusiutuessa. Taajamatien parannus edustaa taajamatieohjeen suosittamaa yleislinjaa, mutta Kauhavalla taajamakuvan parantaminen olisi vaatinut ennen kaikkea kokonaistilanteen muutosten arviointia ja taajamatien parannuksen sovittamista tulevaan, ei nykytilanteeseen. Tien parannus käsittää oikaisuja, jotka eivät kuitenkaan muuta kyläkuva oleellisesti. On oletettavissa, että taajamakuva kokonaisuudessaan uudistuu ja menettää perinteisen omaleimaisen pohjalaisen ilmeensä. Jaksoittain on omaleimaisuutta vielä nähtävissä ja näissä kohdin taajamatien parannus tukee vanhaa ilmettä (olemassa oleva ympäristö säilyy).

Erityisen häiritsevää taajamakuvassa on aiemmin parannetun Lapuantien risteysalue, joka on liian avara ja liikenteenohjausvarustelultaan ylimitoitettu.

Myöskään Kauhavalla taajamatien parannus ei liity laajaan parantamistarkasteluun tai ympäristöhoitosuunnitelmaan, jolloin tiealue jää väistämättä irralliseksi muusta taajamakuvasta.

Reuna-alueilla on havaittavissa taajaman vähäinen rakentaminen, jolloin tie ympäristöineen ei kaikissa kohdissa hahmotu luontevasti. Läntisen reuna-alueen osalta on tienparannus viheristutusten osalta taas tuottanut liian rakentuneen ympäristökokonaisuuden, jolloin sitä ei enää hahmoteta reuna-alueeksi.

Porttikohdat ovat säilyneet, mutta niitä ei ole korostettu. Uusia ei ole syntynyt. Nauhamaisessa taajamassa tien jaksotusta olisi voitu korostaa selkeämmillä porttikohdilla.

Keskustassa vihreyden lisääntyminen on merkittävää, joskin kokonaisuutena kasvi-valinnat ovat kirjavia. Valaistus ei tue keskustan taajamakuvaa. Valaisinten mitta-kaava on liian suuri ja tyyliltään paremmin maantielle sopiva.

Haastatteluissa todettiin viihtyvyyden lisääntyneen oleellisesti. Yksityiset tontinomistajat ovat mielellään tehneet parannuksia kun kunta on nimellisestä korvauksesta laatinut suunnitelmia. Kunta myös joissakin tapauksissa (yhteinen viheralue) hoitaa istutukset.

Yleensä kiinnostus ympäristöön on lisääntynyt (pihakilpailuja). Joen ympäristön kunnostusta on toivottu.



## 4. Johtopäätökset

Taajamatieohjeen suositusten ja esimerkkien tavoitteena on painottaa liikenteen parempaa jäsentelyä ja turvallisuuden lisäämistä. Ympäristön ja taajamakuvaan parantaminen on keskittynyt liikennetilan tarkasteluun, jossa on suositeltu taajamatietilan "seinästä-seinään"-suunnittelua. Ohjeessa on vähemmän puututtu taajaman kokonaisvaltaiseen maankäytön ja ympäristön kehittämiseen. On annettu tietoa ominaispiirteiden tunnistamiseen ja suositeltu niiden säilyttämistä sekä voimistamista. Menettelytapaa näiden useinkin yksityisessä omistuksessa olevien kohteiden säilyttämiseksi ei ohjeessa ole käsitelty, on vain suositeltu yhteistyötä suunnittelussa.

Hankasalmen ja Kauhavan taajamatieparannuksissa on nähtävissä ohjeiden antama hyvä tuki koskien liikennetilan jäsentelyä ja turvallisuuden lisäämistä. Myös vihreyttä on pyritty lisäämään ohjeiden hengessä. Molemmissa kohteissa on suunnittelussa huomioitu koko taajamatietilan käsittely. Tarkasteltavat kohteet osoittavat, että suosituksia on sovellettu paikallisten olojen lähtökohdista. Omaleimaisuutta on nähtävissä esim. katupuiden lajivalinnassa.

Toisaalta on myös selkeästi nähtävissä, että taajamatietilan parantamista ja maankäytön kehittämistä ei ole tarkasteltu kokonaisuutena. Tästä johtuen myöskään viherympäristön huomioiminen ei kytkeydy luontevasti kokonaisuuteen.

Huomattavaa on, että Hankasalmella laadittu ympäristönhoidon suunnitelma ajoittui tienparannussuunnitelman toteuttamisen jälkeen, jolloin siinä on voitu vain todeta tehty parannus uutena lähtökohtana. Päävastainen suunnittelujärjestys olisi tarjonnut hyvän lähtökohdan taajamakuvaan kehittämiseksi keskustassa osana laajempaa kokonaisuutta.

Vaikka tienparannussuunnitelmat on laadittu ohjeen suositusten mukaisesti käsitellen koko taajamatietilan, ei niiden toteutuminen ole ollut itsestään selvää. Hankasalmella yksityisten alueiden osalta se ei ole onnistunut, kun taas Kauhavalla koko tila on parannettu samanaikaisesti. Toteutumisesta on Kauhavalla edesauttanut kunnan aktiivinen yhteydenpito tontin omistajiin ja rakentamisen järjestely kokonaisvaltaisesti. Viherrakentamisessa on nähtävissä puutteita. Tilavaraukset (ohjeen mukaiset) eivät ole aina riittävät takaamaan istutusten menestymistä. Kasvilajeja on vaihdettu eikä välttämättä taajamakuvaan sopivalla tavalla.

Hankasalmella (jossa yksityisten alueiden parannussuosituksia ei ole toteutettu), on myöhemmin laaditussa ympäristöhoitosuunnitelmassa suositeltu alkuperäisten suunnitelmien mukaisia täydentäviä toimenpiteitä. Kyseisessä suunnitelmassa on kuitenkin nähtävissä sama ongelma: toteuttaminen riippuu ainoastaan paikallisesta tahdosta. Ohjeita yksityisten omistamille maille ei ole.

Hankasalmen ja Kauhavan esimerkit osoittavat, että taajamatieohje antaa kohtalaisen hyvin ohjeita liikenteellisten ongelmien korjaamisesta, mutta taajamakuvaan kehittämiseksi on näkökulma liian suppea ja yksioikoinen. Myöskään toteutumisen varmistamista ohje ei palvele.



## Kirjallisuusluettelo

Hankasalmen kunta. 1990. Hankasalmi, Kirkonkylän, Asemanseudun ja Niemisjärven taajamien ympäristönhoitosuunnitelmat. Helsinki. 194 s.

Kekkonen, A. & Kukkonen, H. 1991. Helsinki. VAPK-kustannus. 48 s. ISBN 951-777-007-3.

Tielaitos, Tiehallitus. 1984. Taajamatiet, Liikenneväylien ja tieympäristön suunnittelu. Helsinki. 223 s. ISBN 951-46-7142-2, TIEL 722326.

Tielaitos, Tiehallitus tiensuunnittelutoimisto. 1986. Parannettavien taajamateiden seurantatutkimus, Hankasalmen ja Kauhavan taajamakuvatarkastelu. Nykytilanne. Helsinki. 23 s.

## TIELAITOKSEN SELVITYKSIÄ

- 8/1991 Palvelutasomittareiden seuranta tiensuunnittelussa. TIEL 3200008
- 9/1991 Luonnonolojen seuranta tiensuunnittelussa. TIEL 3200009
- 10/1991 Tielaitoksen laatujärjestelmän kehittäminen; suunnittelun laatujärjestelmä, esiselvitys. TIEL 3200010
- 11/1991 Ympäristövaikutusarviot pääsuuntaselvityksissä. TIEL 3200016
- 12/1991 Selvitys nopeuden alentamiskeinoista taajamateilla. TIEL 3203613
- 13/1991 Selvitys nopeusrajoitusten määrittämisestä ja vaikutuksista. TIEL 3200011
- 14/1991 Jalankulkijan ja pyöräilijän vammautumiset liikennealueilla. TIEL 3200012
- 15/1991 Liikenneinvestoinneista päättäminen; Arvio suunnittelunäkemyksestä. TIEL 3200013
- 16/1991 Paristotyyppin ja ympäristön lämpötilan vaikutus varoitusvilkun toimintaan. TIEL 3200014
- 17/1991 The Effect of Battery Type and Ambient Temperature on the Operation of Warning Flashers. TIEL 3200015E
- 18/1991 Pohjaveden suojaus maatiivisteellä tien luiskassa. TIEL 3200017
- 19/1991 Liikennetunnelien kuivatus- ja lämpöeristysrakenteet. TIEL 3200018
- 20/1991 Kunnossapidon tuloksen mittaus. TIEL 3200019
- 21/1991 Tiesuolauksen vaikutus pohjaveteen Salpausselän alueella. TIEL 3200020
- 22/1991 Tiekohtaiset nopeusrajoitukset ja onnettomuudet 1984 - 1988. TIEL 3200021
- 23/1991 Kiertoliittymät ja niiden välityskyky. TIEL 3200022
- 24/1991 Teiden kantavuusvaihtelut 1987-89. TIEL 3200023
- 25/1991 Tierakenteen kantavuusvaihtelu ja laskennalliset kantavuudet. TIEL 3200024
- 26/1991 Joukkoliikenne; Kirjallisuusselvitys ja -referaatit. TIEL 3200025
- 27/1991 Kauhavan taajamatien saneerauksen vaikutukset. TIEL 3200026
- 28/1991 Kuormausjärjestelyt teiden kunnossapidossa. TIEL 3200027
- 29/1991 Collisions with Road Structures and Appurtenances. TIEL 3200028E
- 30/1991 Tien hoitoajoneuvojen vahinkotutkimus. TIEL 3200029
- 31/1991 Polttoaineen hinnannousun vaikutus autonkäyttöön. TIEL 3200030
- 32/1991 Liikenneonnettomuuksien aikasarjaennuste vuodelle 1991. TIEL 3200031
- 33/1991 Hirvieläinonnettomuudet yleisillä teillä 1990. TIEL 3201921-91